

# 富士宮市都市計画道路の必要性再検証指針

令和2年3月

富士宮市

## 目次

1	本指針策定の目的	1
2	都市計画道路とは？	2
①	都市計画道路とは？	2
②	都市計画道路の機能	2
3	富士宮市における都市計画道路を取り巻く状況と課題	3
①	都市計画道路の決定・整備状況	3
②	社会情勢の変化	5
③	都市計画道路の課題および必要性再検証の重要性	6
4	都市計画道路の必要性再検証とは？	7
①	必要性再検証の基本方針	7
②	必要性再検証の役割・位置づけ	7
5	都市計画道路の必要性再検証の進め方	8
6	再検証の内容について	9
①	再検証対象区間の設定	9
②	都市計画道路の必要性の検証(機能の検証)	10
③	都市計画道路の合理性の検証(配置・規模の検証)	10
④	道路網での検証	11
7	再検証結果の公表について	12
8	再検証結果の利用	12

参考資料 必要性再検証における検討体制

# 1 本指針策定の目的

---

都市計画道路の多くは、高度経済成長期における人口増加や交通量の増大などに対応するため、長期的な視点から決定されてきました。しかし、現在日本の多くの都市においては、人口減少と少子・高齢化の進展、低成長経済など、都市を取り巻く社会経済状況が大きく変化していくことが予測されており、富士宮市もその例外ではありません。したがって、今後は都市計画行政においても、それらに対応していく必要があると考えられます。

このような状況にあっては、都市構造の骨格をなす都市計画道路は、今後一層、重点化を図りながら効率的な整備を進めることが必要となっています。また、都市計画決定後、長期間が経過しても未だ事業に着手していない都市計画道路が存在する実情なども踏まえ、今一度、現在決定されている都市計画道路について、現在および将来における必要性や実現性を確認することが重要な課題となっています。

静岡県は、県内市町の都市計画道路の再検証が着実に進むよう支援するため、平成 19 年 3 月に「静岡県都市計画道路の必要性再検証ガイドライン」（以下、「県ガイドライン」）を策定しました。これを受け、富士宮市においても、県ガイドラインに基づき、都市計画道路の必要性再検証を進めるうえで必要な基本方針を本指針により定めます。

## 2 都市計画道路とは？

① **都市計画道路とは？** 都市計画道路は、都市計画法の手続きを経て定められた道路のことで、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するための、都市交通における最も基幹的な都市施設です。

都市計画道路を定める意義は、主に次の3点です。

- 1) 土地利用や他の都市施設の計画と調整し、**都市計画としての統一性や一体性を確保**できます。
- 2) 都市計画道路の区域内には建築制限が発生するので、**整備に支障のある建築物の発生を抑制**することができます。
- 3) 都市計画決定の手続きをすることで、**計画の必要性や内容が明らかになり**、整備に向けた住民との合意が形成されます。

② **都市計画道路の機能** 都市計画道路の基本的な機能として、人や物資の移動のための「交通機能」、景観・日照権の確保や災害時の避難路等の収容空間としての「空間機能」、都市の骨格形成をなす「市街地形成機能」の3つを持っています。

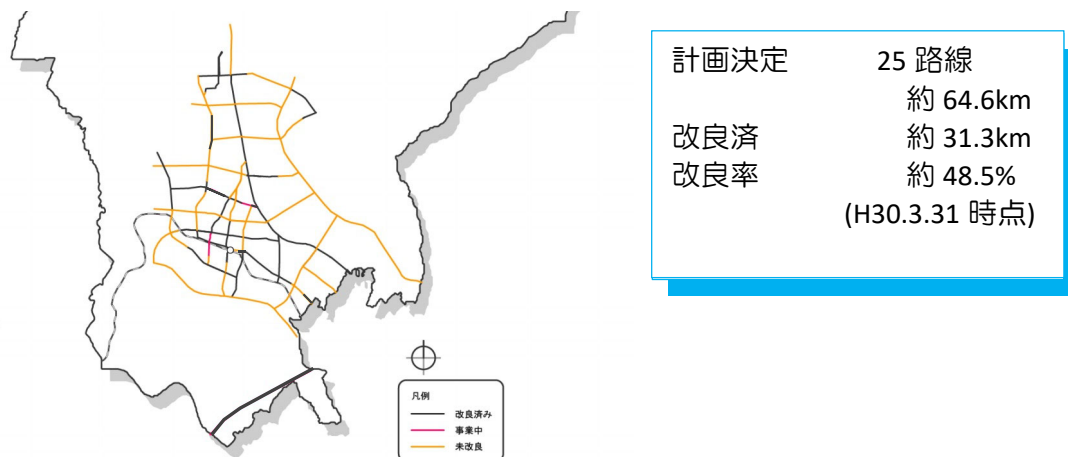
機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人・物資の通行空間としての機能	
	沿道利用機能	沿道土地利用のためのサービス機能	
空間機能	都市環境機能	景観・日照等の都市環境保全機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難や救援のための機能
		災害防止機能	災害等の拡大を遅延・防止する機能
	収容空間機能	公共交通のための導入空間	地下鉄・路面電車など公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上下水道、ガス、電気など都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
		その他施設のための収容空間	交通信号、標識などのための空間
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として、都市の主軸を形成し、発展方向や土地利用方向を規定する機能	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区の形成機能	
	生活空間	日常生活のコミュニティ空間の形成機能	

### 3 富士宮市における都市計画道路を取り巻く状況と課題

#### ① 都市計画道路の決定・整備状況

##### 都市計画道路の状況

都市計画道路の改良率は約 48.5%であり、都市計画決定後、長期にわたり未着手の路線が多く残っています。

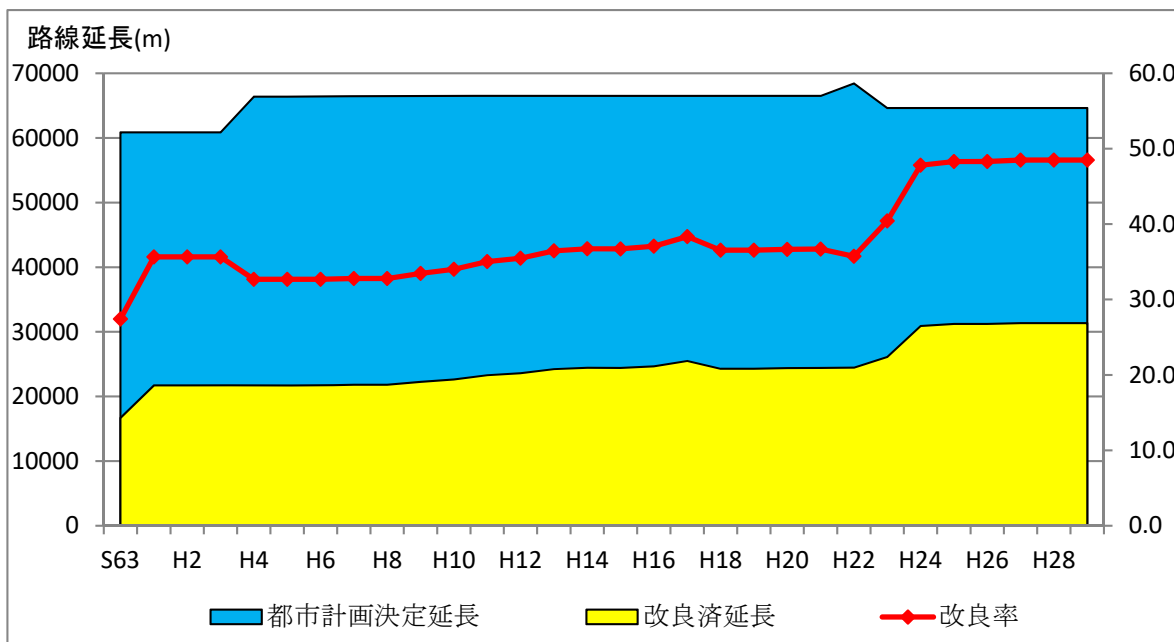


富士宮市における都市計画道路の現状

改良済…道路用地が計画幅員どおり確保されており、すでに供用が行われている路線・区間

##### 都市計画道路の計画・改良状況の推移

現在決定されている都市計画道路の多くは昭和 30 年代、昭和 50 年代に決定されたものです。また、近年においては第二東名自動車道や岳南北部幹線など広域的に重要な役割を持つ路線が都市計画決定されています。改良率には増減があるものの、改良延長は年々増加しており、着実に整備が進んでいることがわかります。



富士宮市における都市計画道路の近年の改良状況の推移

都市計画道路一覧

番号	路線名	計画決定 (m)		当初決定 年月日	最終決定 年月日	改良済 延長(m)	概成済 延長(m)	種別	車線数
		幅員	延長						
1・2・1	第二東名自動車道	33-37	4,770	H3.9.24	H3.9.24	4,770	0	国道	-
3・4・6	富士富士宮線	21	7,280	S49.11.19	H16.2.13	6,080	1,200	国道	4
3・3・7	西小泉町線	22	950	S49.11.19	H16.2.13	950	0	市道	4
3・5・13	吉原大月線	12	7,220	S36.10.19	H24.3.30	4,000	3,220	国道	2
3・4・24	阿幸地青見線	16	2,030	S49.11.19	H24.3.30	1,950	80	市道	2
3・4・25	田中阿幸地線	16	2,140	S36.10.19	H16.2.13	1,210	640	市道	2
3・4・26	小泉元城町線	16	2,120	S36.10.19	H24.3.30	0	0	市道	2
3・4・27	田中青木線	16	4,030	S36.10.19	H16.2.13	2,910	0	県道	2
3・4・28	西富士宮駅大宝坊線	16	2,260	S36.10.19	H16.2.13	2,260	0	県道	2
3・5・44	富士宮駅中原線	12	1,940	S36.10.19	H24.3.30	820	900	県道	2
3・6・62	野中棒杭線	8	1,660	S36.10.19	H24.3.30	1,230	430	県道	2
3・4・63	粟倉外神線	16	3,100	S51.1.10	H16.2.13	1,940	0	市道	2
3・5・66	押出長穴線	12	580	S53.8.18	H16.2.13	580	0	市道	2
3・4・67	黒田出水線	18	2,640	S51.1.6	H16.2.13	0	0	市道	2
3・4・68	山本大中里線	18	4,100	S51.1.6	H16.2.13	0	0	市道	2
3・4・69	万野宮原線	16	1,740	S51.1.6	H24.3.30	0	0	市道	2
3・4・70	二又大岩線	16	1,100	S51.1.6	H16.2.13	320	0	県道	2
3・4・71	大岩淀師線	20	3,220	S51.1.6	H24.3.30	700	0	市道	2
3・4・72	富士宮駅黒田線	16	1,000	S51.1.6	H16.2.13	200	0	市道	2
3・4・73	西富士宮駅大中里線	16	1,050	S51.1.6	H16.2.13	0	0	市道	2
3・5・78	源道寺駅停車場線	12	130	S57.4.16	H16.2.13	130	0	市道	2
3・3・80	岳南北部幹線	25	6,600	H3.9.24	H16.2.13	0	0	県道	4
3・4・85	大岩宮原線	16	1,600	H16.2.13	H16.2.13	0	820	市道	2
8・7・1	宮原外神線	6	1,360	S53.8.18	S53.8.18	1,290	0	市道	-
計		24	64,620			31,340	7,290		

(H30.3.31時点)

<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></span> 全線改良済路線	<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black;"></span> 自専道等根幹的道路
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: #FFB6C1; border: 1px solid black;"></span> 未着手路線(概成済みがある場合を除く)	<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: #ADD8E6; border: 1px solid black;"></span> 歩行者専用道路

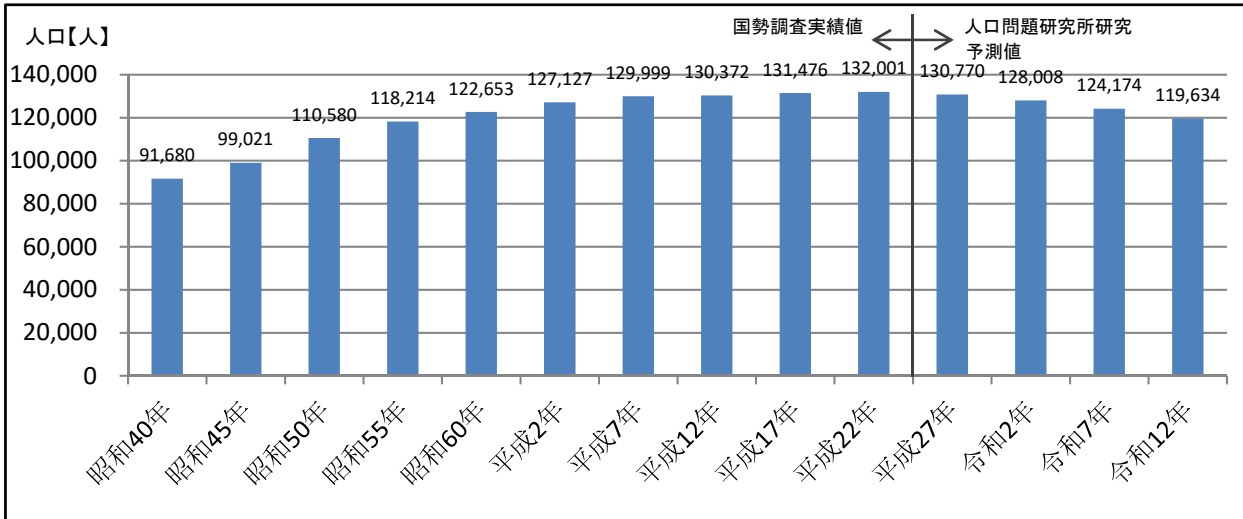
概成済：改良済み以外の区間の内、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の3分の2以上又は、車線以上の幅員を有する道路）を有する区間

種別：同一路線に一般国道、県道、市町村道が含まれる場合、より上位の道路種別に分類

## ② 社会情勢の変化

### 人口減少時代の到来

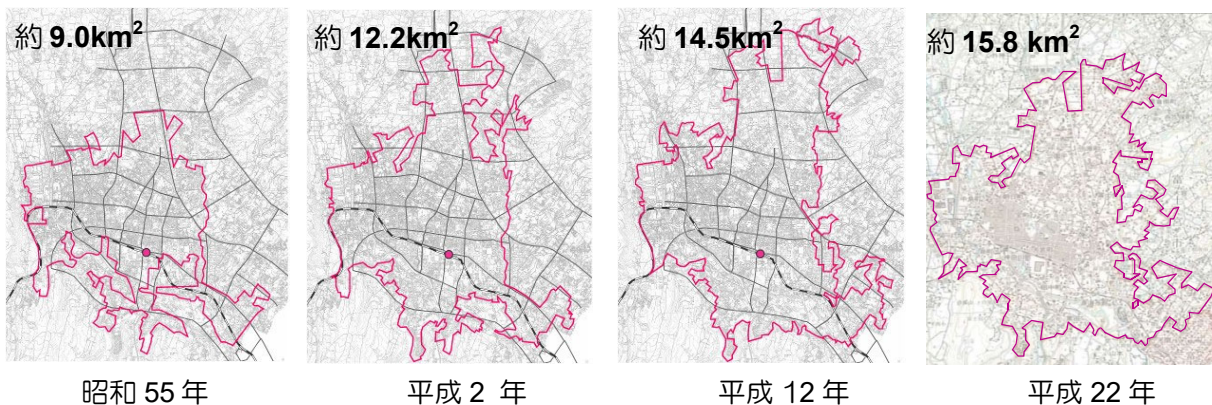
総人口のピークは平成22年であり、平成22年は130,770人で減少に転じ、今後も減少傾向が続くものと予想されています。都市計画行政においても、それらに対応していく必要があると考えられます。



統計局HPおよび国立社会保障・人口問題研究所推計結果(H30推計)より作成  
富士宮市の総人口の推移

### 市街地の拡散

市街地の面積は、昭和45年以降大きく広がりを見せています。しかし、近年においてはその速度は徐々に鈍化の傾向にあり、今後人口が減少していくことを考慮すると、これからは今までのような拡大は見られないと考えられます。このことから、これまでの都市拡大や将来交通量の増加等を前提とした計画を再考する必要性が生じてきています。



富士宮市の人口集中地区の推移

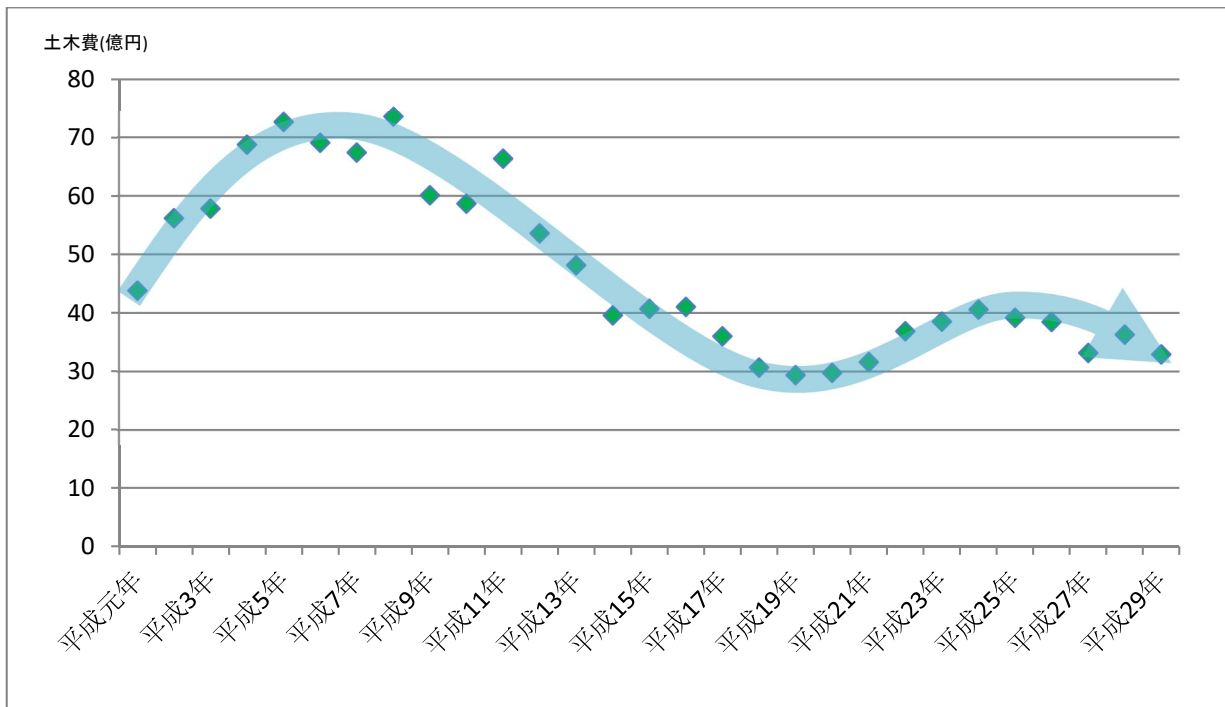
出典：国勢調査（各年）

\*人口集中地区…人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>以上の地域が集まり、全体の人口が5,000人以上である地域。都市的な地域の広がりや形を図る目安として使われています。



### 公共事業投資の変化

現在、税収の低下や社会保障費の増大などの影響によって、地方自治体の財政事情は厳しくなっています。このため、都市基盤整備の費用は徐々に縮小されており、本市においても、土木費は20年前の半分程度にまで落ち込んでいます。今後もより一層厳しくなることが予想され、限られた財源をより有効に活用するために、効率的かつ戦略的な投資が必要となってきました。



出典：富士宮市の統計(各年度)

### 富士宮市の土木費の推移

\*土木費…市町村の歳出のうち、道路・橋・公園・緑地などの社会インフラの建設・維持などにかけられる費用

③ **都市計画道路の課題および必要性再検証の重要性** 都市計画道路の多くは、高度経済成長期における人口増や都市拡大に合わせて計画、整備されてきました。しかし、事業化の目途が立たず未着手のまま都市計画決定後、長期間が経過した路線も存在します。このため、関係住民に対して長期間にわたり、建築行為に一定の制限等が課せられている実情があります。一方、人口は、減少していくことが予想され、市街地も今までのような拡大は見られないと考えられます。また、公共投資額も同様に、縮小傾向で推移しているなど社会情勢も大きく変化し、計画当初に予定されていた役割や整備の必要性が変化してきていることが考えられます。したがって、長期未着手路線を含む本市の都市計画道路について、その必要性や計画の合理性を再検証し、社会情勢の変化に見合うように都市計画道路網の見直しを図ることは、今後の都市計画行政をより効率的・戦略的に運営し、より安全で快適な暮らしを確保するために、非常に重要であると考えられます。



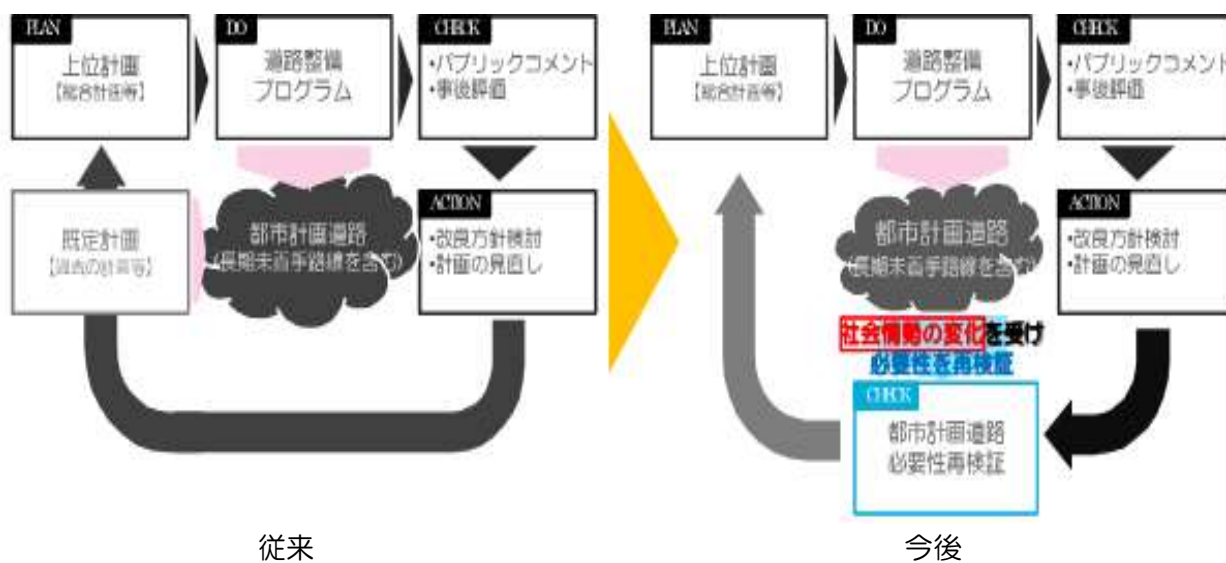
## 4 都市計画道路の必要性再検証とは？

① **必要性再検証の基本方針** 本指針は、現時点で想定される将来の社会情勢および市の将来都市像を踏まえたうえで、都市計画道路の役割・必要性・合理性の再検証を行い、都市計画道路網を見直すための基本的な方針を定めるものです。本指針で考える必要性再検証は、以下の基本方針を踏まえて行います。

本指針による再検証では、現在未着手の路線・未改良の区間に対して必要性・合理性を検証し、あわせて道路網全体での検証も行った上で、現決定を維持していくべきか、または変更・廃止を検討すべきかの方針を定めるものです。現決定を維持となった路線については今後の道路整備プログラムの策定時に事業化の検討を、変更・廃止の検討が必要と判断された場合には、今後その具体的な内容について個別の検討を行っていきます。

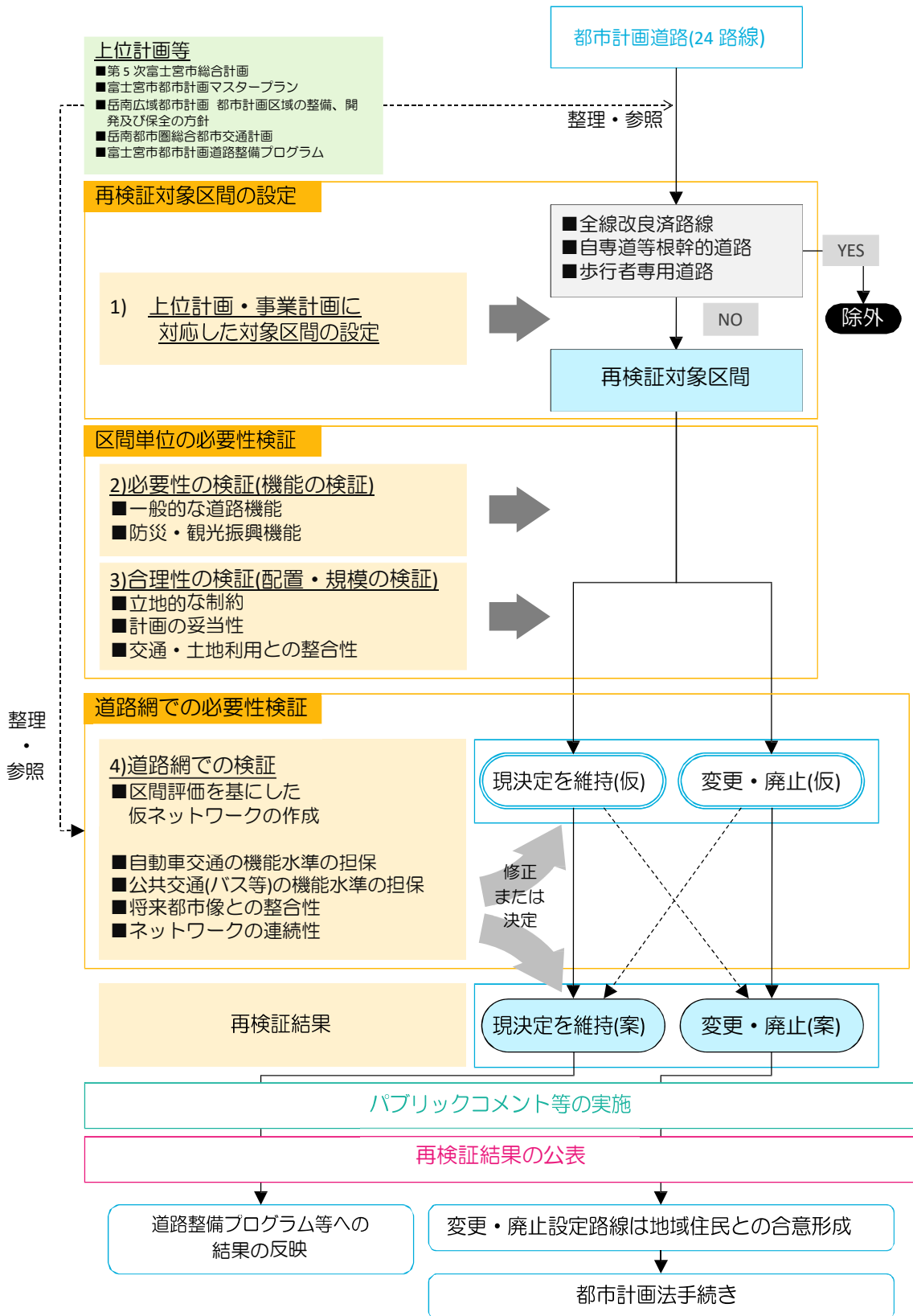
- 》 本指針による再検証は、新たな都市計画道路の追加の検討を行うものではなく、現在すでに都市計画決定されている路線のみを再検証の対象とします。
- 》 本指針による再検証は、路線の整備時期を決定するものではなく、必要性、合理性の観点から是非または可否を判断することを目的としています。

② **必要性再検証の役割・位置づけ** 上記の基本方針から、本指針による必要性再検証と他の関連計画との関係は以下のようなイメージとなります。従来は、上位計画等で位置づけられ都市計画決定された路線は、事業化されなかった場合においても、そのまま次期の計画に移行していました。しかし、現在は社会情勢や都市構造が大きく変化してきていることから、今後は適時適切に再検証を行うことで、この変化に対応し将来都市像と整合した計画とする役割を果たします。



## 5 都市計画道路の必要性再検証の進め方

本指針による都市計画道路の必要性再検証は以下のような進め方で実施します。



## 6 再検証の内容について

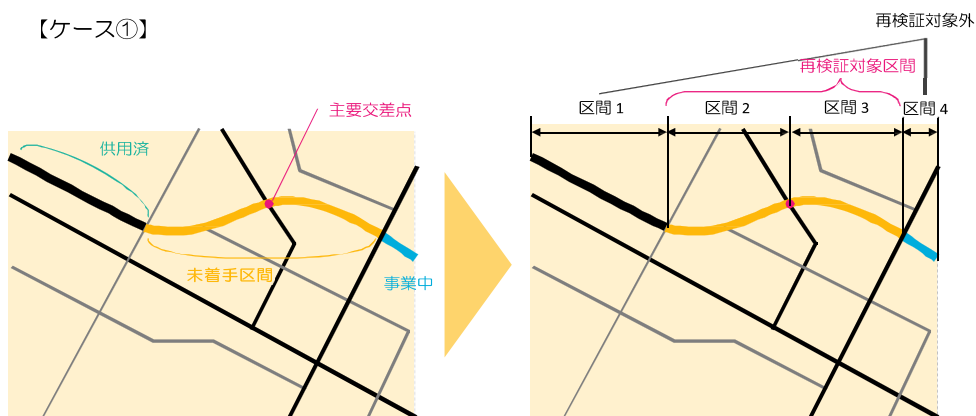
### ① 再検証対象区間の設定

本指針による必要性再検証では、富士宮市で決定されているすべての都市計画道路を再検証の対象とします。このうち、すでに全線改良済みとなっている路線や根幹的的道路(自動車専用道路等、本市では第二東名自動車道のみ)、歩行者専用道路は再検証の対象から除きます。また、それぞれの路線については、部分的に事業化が進んでいるもの、路線の一部が上位計画における重要路線となっているもの、等様々な状況が考えられます。したがって、本指針ではこれらを一定区間ごとに分割して再検証の評価単位とし、各路線のうち、改良済・事業中・事業予定区間に関しては再検証の対象から除きます。

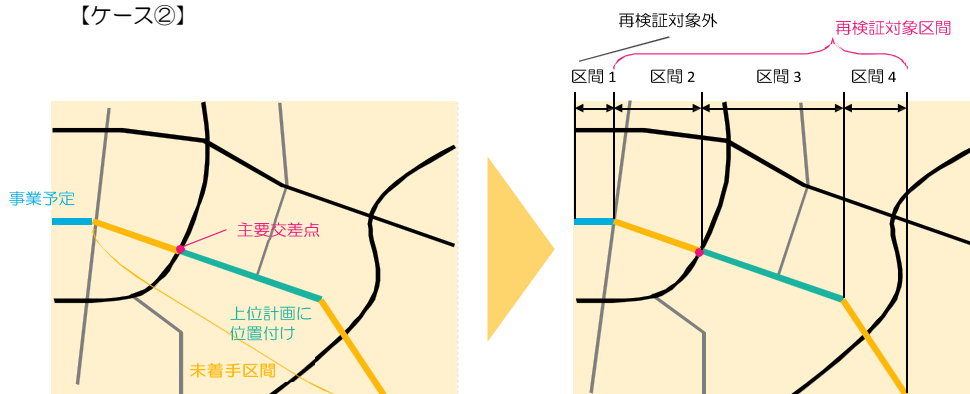
\*事業中・事業予定区間…「富士宮市都市計画道路整備プログラム(R1 策定中)」において短期整備区間(策定から5年間)とされている見込みの区間

#### 【再検証の対象となる区間のイメージ】

##### 【ケース①】



##### 【ケース②】



\*路線の分割は、供用済・事業中・事業予定・未着手区間だけでなく、上位計画の位置付けや主要交差点などにも留意して行います

## ② 都市計画道路の必要性の検証(機能の検証)

本指針における都市計画道路の必要性の検証では、路線の持つ「機能」について、「一般的な道路機能」「防災・観光振興機能」の観点から、客観的かつ一律の評価を行います。

項目	評価の観点	
一般的な道路機能	1)交通機能(自動車交通)	・渋滞緩和への効果
	2)交通機能(歩行者自転車交通)	・歩行者自転車交通の通行量
	3)アクセス機能(アクセス交通)	・主要都市施設や交通結節点との接続関係
	4)市街地形成機能(土地利用促進)	・土地区画整理事業との関連性
	5)収容空間機能	・電線類・上下水道を収容する計画の有無
防災・観光振興機能	1)都市防災機能	・防災機能の有無
	2)都市環境機能	・景観機能や観光振興効果の有無

## ③ 都市計画道路の合理性の検証(配置・規模の検証)

本指針における都市計画道路の合理性の検証では、路線の「配置・規模」について、「立地的な制約」「計画の妥当性」「交通・土地利用の整合性」の観点から、客観的かつ一律の評価を行います。

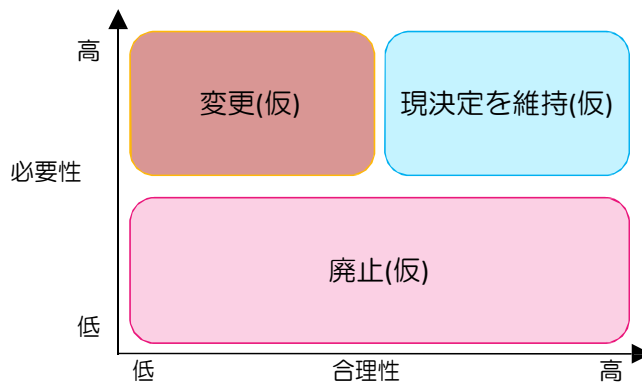
項目	評価の観点	
立地的な制約	1)物理的・地形的制約	・大規模構造物等の発生の可能性 ・人口集中地区(DID)との重なり
	2)環境的・文化的制約	・歴史的・文化的価値の高い支障物件の有無 ・風致地区の抵触
計画の妥当性	1)計画の代替性	・計画路線の機能を代替できる路線の有無
	2)構造令との整合性	・計画幅員と道路構造令の基準の整合
交通・土地利用との整合性	1)将来交通量との整合性	・将来交通量と計画幅員・車線の整合
	2)土地利用との整合性	・地域の特性や活動への影響の有無

④ 道路網での検証 これまでに区間単位で行った必要性・合理性の評価を用いて、各区間について、「現決定を維持(仮)」、「変更(仮)」、「廃止(仮)」判断の設定を行い、道路網を検証するうえでの仮ネットワークを作成します。

判断の基準は以下のとおりとします。

- 1) 必要性が高く、事業実現上の合理性も高い区間については「現決定を維持(仮)」とします。
- 2) 必要性が高いにも関わらず、事業実現上の合理性が低い区間については、幅員やルート等の見直しを検討する「変更(仮)」とします。
- 3) 必要性が低い区間については合理性に関わらず「廃止(仮)」とします

【仮設定のイメージ】



以上で設定した仮ネットワークにおいて、道路網全体での検証を行います。道路網での検証は、将来交通量の推計を行うことで「自動車交通・公共交通(バス等)の機能水準の担保」「将来都市像との整合性」「ネットワークの連続性」の観点から検証を行い、問題が生じる恐れがある場合は仮ネットワークを見直し、道路網全体として整合を図れるように調整を行います。以下に、道路網全体での検証の観点を示します。

検証の観点	
自動車交通の機能水準の担保	・廃止したことによって、自動車交通のサービスレベルに支障が生じないか
公共交通(バス等)の機能水準の担保	・廃止したことによって、公共交通(バス等)のサービスレベルに支障が生じないか
将来都市像との整合性	・再編後のネットワークと富士宮市の将来都市像との整合が図れるか
ネットワークの連続性	・周囲の道路網から孤立した区間が生じないか

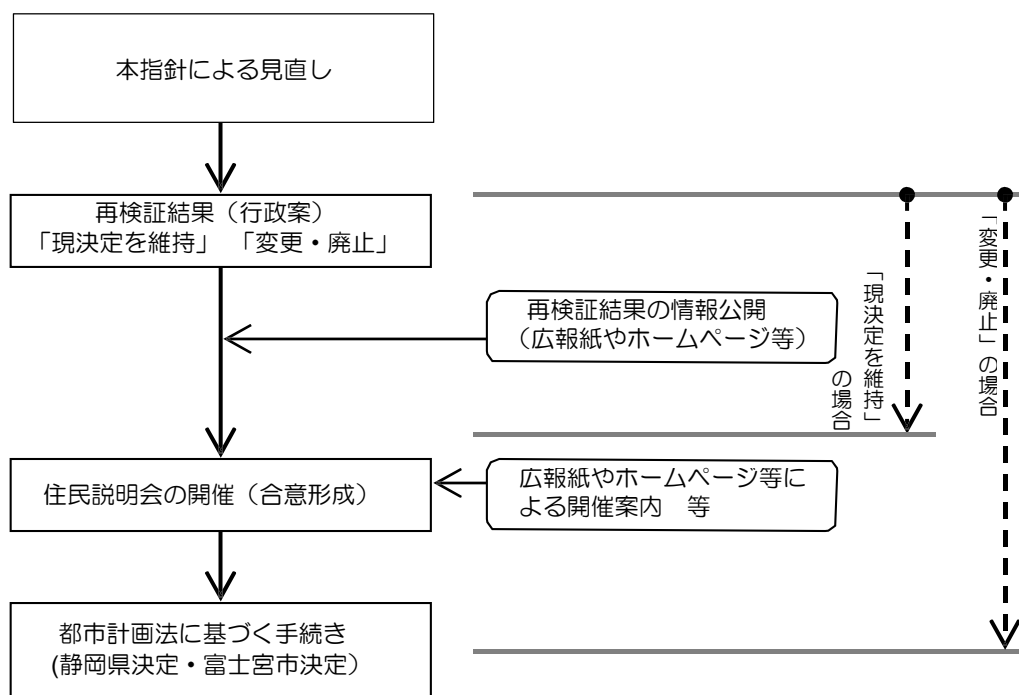
## 7 再検証結果の公表について

再検証結果については、沿線住民に限らず広く一般市民に影響する場合もあることから、必要性再検証の検討プロセスにおいてパブリックコメント等により市民の意見を収集し反映させるとともに、広報紙やホームページ等を利用して広く情報提供を行うこととします。

\* 再検証結果…行政の方針（行政案）として「現決定を維持」、もしくは「変更」「廃止」について、区間毎の整理表や道路網図を用いて示す予定

## 8 再検証結果の利用

本指針によって再検証された都市計画道路について、「現決定を維持」と設定された路線については、次回の上位計画や事業計画などに反映します。また、「変更」「廃止」と設定された路線については、説明会の開催等により地域住民との合意形成に努め、都市計画法に基づく手続きを進めていきます。



再検証結果の公表から都市計画決定手続きまでの基本的な流れ